



Meerbusch

Mobilitätskonzept 2035+

**Dokumentation der Stadtteilspazier-
gänge, Frühjahr 2022**



Stadt Meerbusch
Dezernat III – Umwelt und Klimaschutz
Wittenberger Straße 21
40668 Meerbusch

Impressum

Planersocietät **Stadt. Mobilität. Dialog.**

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18
www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: eigene Aufnahme, Planersocietät

Im Text: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Personen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
2	Übersicht Stadtteilspaziergänge	6
3	Ergebnisse der Stadtteilspaziergänge	7
3.1	Osterath	7
3.2	Büderich	8
3.3	Lank-Latum	9
3.4	Bösinghoven	10
3.5	Strümp	11
3.6	Rheingemeinden	12
4	Impressionen	13
5	Ausblick	14

1 Einführung

Die Stadt Meerbusch erarbeitet derzeit das **Mobilitätskonzept 2035+ (Moko 2035+)**. Im Frühjahr 2022 fanden dazu verschiedene Stadtteilspaziergänge in den verschiedenen Stadtteilen statt. Interessierte Bürger:innen waren eingeladen, sich in den laufenden Planungsprozess einzubringen.

Die Anregungen der öffentlichen Stadtteilspaziergänge fließen in die weitere Entwicklung des Mobilitätskonzepts ein. Diese Dokumentation ist eine Zusammenfassung der Inhalte und Themen der Spaziergänge.

Das Mobilitätskonzept 2035+ – Moko2035+

Das letzte gesamtstädtische Planwerk der Stadt Meerbusch, welches sich umfassenden mit den Themen Verkehr und Mobilität befasst hat, ist der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1998. Seitdem hat sich viel getan, sowohl bundesweit als auch lokal:

Neue Herausforderungen

Der Klimaschutz hat deutlich an Bedeutung im politischen Handeln und in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit gewonnen. So wurden die Klimaschutzziele 2015 in Paris auf globaler Ebene und in Meerbusch bereits 2012 im Integrierten Klimaschutzkonzept verankert. Zuletzt haben die Fridays-for-Future-Bewegungen die öffentliche Wahrnehmung und den Druck auf die politischen Verantwortlichen erhöht. Ein stärkerer Klimaschutz erfordert dabei auch ein Umdenken und Umgestalten von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur.

Doch nicht nur in Sachen Klimaschutz ist viel Bewegung: die Digitalisierung und der demographische Wandel bieten und erfordern neue Ansätze im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Die allgegenwärtigen Smartphones ermöglichen zeitgenaue Angaben und Buchungsmöglichkeiten zu den besten Verkehrsbedingungen und erleichtern die verknüpfte Nutzung von Verkehrsarten. Ältere und zum Teil mobilitätseingeschränkte Menschen müssen an Mobilität und am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Neue Mobilitätsformen und technische Entwicklungen müssen mitgedacht werden, zum Beispiel Sharing-Angebote, E-Mobilität, (teil-)automatisiertes Fahren oder Lastenräder. Zudem stellt sich auch die Frage, welche Auswirkungen die Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten oder die kommunalen Haushalte haben wird. Zukünftige Mobilität ist daher auch unter dem Gesichtspunkt der Kosten und Finanzierbarkeit zu sehen.

Mit Plan in die Zukunft

Vor diesem Hintergrund gilt es, die Weichen für die zukünftige Mobilität in Meerbusch zu stellen und Antworten zu finden. In Meerbusch wird es dabei auch darum gehen, die möglichen Siedlungs- und Wohnflächenperspektiven in den Fokus zu nehmen oder auch die Ziele Stadtentwicklungskonzeptes zu berücksichtigen. Besonders die Verbindung zwischen den acht gewachsenen Stadtteilen stellt sich als interessante Herausforderung dar. Darüber hinaus gibt es noch viele weitere Fragestellungen, die für die Mobilität relevant sind – zum Beispiel auch die Verkehrssicherheit: Hier zeigt sich – nicht nur in radverkehrsaffinen Regionen – seit einigen Jahren eine Zunahme der Unfälle mit Beteiligung von E-Bikes/Pedelecs.

Mit dem Mobilitätskonzept soll eine Grundlage für ein nachhaltiges, das heißt langfristig tragbares Verkehrsangebot mit Zielhorizont 2035 geschaffen werden. Es bietet sich die Chance, aus einer Gesamtstrategie heraus die Mobilitätsoptionen für die Menschen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern, die Freiheit in der Verkehrsmittelwahl zu erhöhen, im Zusammenspiel mit anderen städtischen Konzepten die Lebens- und Aufenthaltsqualitäten zu steigern sowie Meerbusch auf den Pfad zur Klimaneutralität zu bringen. Dabei kommen die größeren Ortsteile, wie Büberich und Osterath, genauso wie die einzelnen kleineren Rheingemeinden in Betracht.

Fragen, die im Mobilitätskonzept behandelt werden, sind z. B.: „Wie werden sich die Menschen zukünftig in Meerbusch bewegen? Wie sind Klimaschutz, Mobilität und Erreichbarkeit zusammenzubringen? Was sind Ziele und wo gibt es Zielkonflikte? Welche Prioritäten sind im Verkehrsbereich bei zukünftigen Maßnahmen zu setzen, um die Ziele am besten erreichen zu können? Welche Maßnahmen sind geeignet, um die Ziele zu erreichen, und wie können sie in den kommenden Jahren umgesetzt werden?“

Beteiligung als Kernbaustein

Die Beteiligung der gesamten Stadtgesellschaft Meerbuschs hat einen sehr hohen Stellenwert im Entwicklungsprozess des Mobilitätskonzepts. Eine kontinuierliche und rege Beteiligung von Verwaltung, Politik, Institutionen und Verbänden sowie der Bürger:innen soll sicherstellen, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse bestmöglich Eingang in das Konzept finden. Um die Ideen, Wünsche und Anregungen der Öffentlichkeit in das Mobilitätskonzept einfließen zu lassen, gibt es verschiedene Beteiligungsformate zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Erarbeitungsprozess. Neben den in dieser Dokumentation festgehaltenen Stadtteilspaziergängen wurden Vereine und Verbände befragt, ein Zielworkshop mit zufällig ausgewählten Bürger:innen sowie eine erste öffentliche Dialogveranstaltung durchgeführt. Im weiteren Verlauf sind noch ein Online-Dialog und eine weitere Dialogveranstaltung geplant.

2 Übersicht Stadtteilspaziergänge

Die Stadtteilspaziergänge ordnen sich im Prozess des Mobilitätskonzepts zwischen der Erarbeitung und Festlegung der Ziele (beschlossen vom Mobilitätsausschuss am 31.03.22) und der Entwicklung von Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele ein. Die Hinweise und Anregungen werden vom beauftragten Gutachter-

büro aufgenommen und in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Konkrete Anregungen, die nicht auf der Ebene des Mobilitätskonzepts behandelt werden können, stehen der Stadt Meerbusch zur Information bzw. Behebung mit dieser Dokumentation ebenfalls zur Verfügung.

Die ersten Stadtteilspaziergänge fanden am 27.04.22 in Strümp und den Rheingemeinden statt. Da die Entfernung für einen Spaziergang zwischen allen Rheingemeinden zu groß ist, wurde sich stellvertretend in Nierst auf dem alten Schulhof getroffen. Die letzten Stadtteilspaziergänge wurden am 13.06.22 in Büderich und Osterath durchgeführt. Teilgenommen haben neben Vertreter:innen der Stadtverwaltung und des Gutachterbüros jeweils rund 10-15 Bürger:innen.

Tabelle 1: Daten der Stadtteilspaziergänge im Frühjahr/Sommer 2022

Stadtteil	Datum & Uhrzeit	Start- und Endpunkt
Rheingemeinden	27.04.22 – 18:30-19:30	„Alter Schulhof“ Stratumer Str. 56, Nierst
Strümp	27.04.22 – 17:00-18:15	(Park-)Platz an der Buschstraße
Lank-Latum	01.06.22 – 17:00-18:30	Hauptstraße
Ossum-Bösinghoven	01.06.22 – 18:45-20:00	Vorplatz St. Pankratius
Büderich	13.06.22 – 18:00-19:30	Dr.-Franz-Schütz-Platz
Osterath	13.06.22 – 18:00-19:30	Kirchplatz

3 Ergebnisse der Stadtteilspaziergänge

Nachfolgend sind die Inhalte, die während der Spaziergänge angebracht wurden, aufgeführt.

3.1 Osterath

- Kopfsteinpflaster im Bereich Willicher Straße, Meerbuscher Straße und Hochstraße wird für Radfahrende, Zu-Fuß-Gehende und insbesondere Mobilitätseingeschränkte als hinderlich angesehen (Fahr- und Gehkomfort eingeschränkt und bei Nässe bzw. mit Laub sehr glatt)
 - Es kann öfters beobachtet werden, dass Radfahrende vom Kopfsteinpflaster im Straßenraum in den mit komfortableren Untergrund ausgestatteten Seitenraum ausweichen, wodurch Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen
- Im Bereich der Hochstraße gibt es einzelne Spielelemente im Straßenraum. Hierzu wird angeregt, die Spielgeräte näher beieinander zu platzieren und vor allem Sitzmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld für Eltern zu schaffen. Auch eine Begrünung der betreffenden Flächen wird vorgeschlagen
- Ausbau von Quantität und Qualität von Radabstellanlagen im Bereich der Hochstraße
- Für Supermärkte / Discounter (hier insb. Rewe, Edeka) sowie für Kindertagesstätten und Schulen wird angeregt, auch Radabstellanlagen für größere Fahrräder (z.B. Lastenräder) vorzusehen
- An der Kreuzung Heinenkamp / Willicher Straße wird eine Geschwindigkeitskontrolle sowie eine durchgängige Kennzeichnung des Radwegs angeregt
- Für die zentrale West-Ost-Achse durch den Ortskern wird die Idee einer Fahrradstraße eingebracht. Auch eine Einbahnstraßenlösung, durch die Platz für den Radverkehr geschaffen werden könnte, wird diskutiert. In diesem Zusammenhang kommt auch eine vor geraumer Zeit abgelehnte Lösung eines Einbahnstraßenrings um das Osterather Zentrum zur Sprache
- Das Problem des Parkens in zweiter Reihe entlang der Willicher Straße / Meerbuscher Straße könnte durch Lieferzonen gelöst werden
- Die Kreuzung der Achse Willicher Straße / Meerbuscher Straße mit der Hochstraße stellt eine Konfliktstelle dar
- Es wird angeregt bei Neuplanungen Grünstrukturen mitzudenken und die Flächenversiegelung auf ein Minimum zu begrenzen
- Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist wichtig. Neben regionalen Verbindungen sind aber auch die Verbindungen zwischen den Stadtteilen zu stärken (z.T. ist die Reisezeit in keiner Weise konkurrenzfähig zum Auto)
- Parkplätze könnten zugunsten von Radabstellanlagen und Aufenthaltsqualität im Osterather Zentrum reduziert werden

- Am Knoten Bahnhofsweg/Strümper Str. entstehen Konflikte dadurch, dass der Radverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn geführt wird. Hierzu wird angeregt die Hochstraße als Fahrradstraße umzuwidmen. Dies würde auch mit der neuen Unterführung im Zuge des Umbaus des Bahnhofs eine direkte Achse zwischen Bahnhof und Zentrum herstellen.
- Es wird angeregt Vorfahrt für Radfahrende im Bereich der Schulen einzurichten.
- Im Zentrum Osteraths gibt es keine öffentlichen Toiletten.

3.2 Büderich

- Am Dr.-Franz-Schütz-Platz werden viel weniger Parkplätze benötigt, als zur Verfügung stehen. Allein der Verkehr zum/vom Parkplatz macht große Teile des Verkehrsaufkommens im Umfeld aus. Große Teile des Platzes könnten begrünt, entsiegelt und zu einem Park (z.B. wie am Schwimmbad) werden. Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte und Carsharing sollen auch weiterhin zur Verfügung stehen. Es wird auf die Bedürfnisse des Marktes, des Schützenfestes und anderer Veranstaltungen hingewiesen, jedoch auch in Frage gestellt, ob ein so großer Platz im Ortszentrum für wenige Tage im Jahr dafür reserviert bleiben müsse.
- Je näher das Parken am Zentrum, desto teurer sollte es sein
- Es wird der Wunsch geäußert, keine Anforderungsampeln für Fußgänger mehr einzusetzen und Fußgängern mehr Zeit zum Queren zu geben (Bsp.: Düsseldorfer Str. / Anton-Holz-Str.)
- Es werden mehr Kreisverkehre in Büderich gewünscht
- Weitere Kreuzungen und Stellen im Ortsteil werden benannt, die größere Schwächen für den Fuß- und Radverkehr aufweisen, z.T. auch an Schulwegen (z.B. Neusser Str. / Laacher Weg, Böhlerstr. / Neusser Str., Römerstraße, Dorfstr. / Am Friedhof, Poststr. / Dorfstr. / BÜ Landsknecht)
- Ein durchgängiges Radwegeangebot an den Gleisen durch die gesamte Stadt und darüber hinaus nach Krefeld und Düsseldorf wird gewünscht, Problem ist hierbei meist noch die Abstimmung der Planungen mit den Nachbarkommunen
- Die Dorfstraße wird als wichtiger für das Flanieren und Einkaufen eingeschätzt als die Düsseldorfer und Moerser Straße. Hier werden Ideen wie ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder auch temporäre Sperrungen für den Kfz-Verkehr angeführt. Problematisch ist auch hier noch die Zuständigkeit (Landesstraße).
- Schulbusse parken auf Fahrradstraße am Mataré-Gymnasium
- Ein dichterer Takt auf der Stadtbahn abends wird gewünscht, Rückfahrmöglichkeiten aus Düsseldorf auch nach 24 Uhr, auch unter der Woche, (z.B. aufgrund von Fernzugankünften in Düsseldorf Hbf.)
- Bahnübergang Landsknecht ist aus vielerlei Hinsicht problematisch

3.3 Lank-Latum

- Probleme in der Fußgängerzone:
 - Es kommt zu Nutzungskonflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden; Radfahrende fahren zum Teil zu schnell und verhalten sich rücksichtslos; Beschilderung und Regeln sollten für alle insbesondere zu Marktzeiten deutlicher sein und klarer kommuniziert werden
 - Kopfsteinpflaster als Barriere für Rollstuhlfahrende, Menschen mit Rollatoren und Radfahrende mit dünnen Reifen; andererseits entsteht so der dörfliche Charakter der Fußgängerzone
 - Radabstellanlagen sollten näher an den Geschäften dran sein; aktuell werden muss man entweder „weit“ laufen oder das Fahrrad „wild“ vor den Geschäften abstellen
- Radwege sind grundsätzlich in einem schlechten Zustand im Vergleich zu den Oberflächen der Straßen für die Autos z.B. Radweg Richtung Stratum; Verbindung zu den anderen Ortsteilen problematisch
- Barrierefreie/integrative Querungen sind häufig zu schmal ausgestaltet, sodass sich nicht zwei Radfahrende begegnen können; z.B. Querung an der Uerdingerstraße Höhe Rottstraße → hier sollte geprüft werden, ob ein Zebrastreifen oder eine Verbreiterung der Querungsanlage möglich ist
- Planungen zum neuen Schutzstreifen Ecke Rheinstraße/ Josef-Tovornik-Straße: wird grundsätzlich als positive Verbesserung für den Radverkehr wahrgenommen; Hinweisschilder, rote Furt-Markierungen und Grünschnitt bei Hecken sollten für verbesserte Sichtbeziehungen und Wahrnehmung des Radverkehrs sorgen
- Ecke Claudiusstraße/Gonellastraße: Abzweigung Gonellastraße durch das Wohngebiet dorfauswärts; Hohe Verkehrsbelastung am Knotenpunkt zu Spitzenzeiten und beim Abbiegen, Parken verringert Fläche → die Stadt prüft hier bereits inwiefern eine Einbahnstraßenregelung möglich ist
- Übergänge zwischen unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs sollten besser gekennzeichnet werden z.B. beim Wechsel zwischen Radweg im Seitenraum und Mischverkehr
- Thema ÖPNV
 - Anschlussgarantien z.B. beim Umsteigen am Haus Meer
 - Taktverdichtung vor allem am Wochenende und in den Abendstunden gewünscht
 - Zuverlässigkeit gewährleisten
- Kaiserswertherstraße als eines der problematischsten Stellen in Lank-Latum; Wegnahme einige Parkplätze wird als sinnvoll erachtet, da die Anwohnenden Garagen haben; Einbahnstraßenregelung als Vorschlag

3.4 Bösinghoven

- Gehwege sind häufig zu schmal und können schlecht mit Rollatoren oder Kinderwägen befahren werden; stellenweise weitere Verschmälerung durch wachsende Hecken von privaten Grundstücken
- Breite Straßen und geradlinige Führung sorgen für schnelles Fahren des Durchgangsverkehrs; 30 km/h wird häufig überschritten auch von den Bussen → kleine Maßnahmen wie Piktogramme auf der Fahrbahn z.B. bei Kita gewünscht
- Anbindung nach Osterath zum Bf. Ist schlecht; Angebotsverbesserung und im Zuge des Ausbaus sollten Mobilpunkte eingerichtet werden → Planungen zur Taktverdichtungen liegen durch die Rheinbahn bereits vor und sollten mittelfristig umgesetzt werden
- Josef-Werres-Straße: Anliegerstraße und Erschließung des Kindergartens, sehr breiter Straßenraum und viele Parkplätze; Umgestaltung und Schaffung von Grünflächen und Spielmöglichkeiten gewünscht; ggfs. Als temporäre Lösung möglich; ggfs. abwarten und neue Förderprojekte zur Entsiegelung nutzen
- Bösinghoven besitzt keine eigenen Läden; Hofladen Seibt ist mit dem Fahrrad nur schlecht über Fischelner Straße zu erreichen; ansonsten ist man zum Einkaufen immer auf das Auto angewiesen
- Elektroladesäulen werden gewünscht; auf öffentlichen Flächen werden diese nur errichtet, wenn es einen öffentlichen Vorteil hat, z.B. für befristetes Parken am Sportplatz oder im Stadtteilzentrum; öffentliche Förderung ist aber nicht für die private Nutzung gedacht z.B. in Wohngebieten, hier sollte Ladeinfrastruktur auf den privaten Grundstücken errichtet werden → möglicher Standort in Bösinghoven wäre z.B. am Sportplatz, weitere Vorschläge können bei der Stadt eingereicht werden
- Es wird angemerkt, dass Carsharing grundsätzlich auch für Bösinghoven interessant wäre; Stadt versucht Anbieter in die Stadt zu holen, für diese muss es sich jedoch rentieren, weswegen es schwierig ist
- Nachfrage nach E-Scootern besteht auch in Bösinghoven; könnte die Anbindung in die Nachbarstädte und anderen Stadtteile verbessern; Stadt hat hierzu bereits die Sondernutzungsverordnung für die Anbieter geändert, sodass neue Anbieter künftig auch die anderen Stadtteile wie z.B. Bösinghoven bedienen müssen; ein festes Stationssystem wird derzeit von den Anbietern abgelehnt
- Radwege sind vor allem zwischen den Ortsteilen problematisch; häufig fehlt es entlang stark befahrener Straßen außerorts an Fahrradwegen; innerorts ist es aufgrund der Tempo-30 Regelungen und breiten Straßen grundsätzlich in Ordnung; häufig sind die Oberflächen jedoch in einem schlechten Zustand

3.5 Strümp

- Im „Zentrum“ von Strümp (Buschstraße zwischen Bäckerei, Apotheke und Volksbank) fehlen Radabstellanlagen – sowohl generell, als auch hochwertige
- An vielen ÖPNV-Haltestellen fehlen noch Fahrradabstellanlagen
- Ausbau der Radverbindung zwischen Osterath und Strümp (z.B. Schnellverbindung)
- Unklare Situation durch „Vorfahrt Achten“ für Radfahrende an der Kreuzung Schloßstr. / Osterather Str. (Pkw-Fahrer lassen Radfahrende trotzdem vor etc.)
- Radwegbelag an der Osterather Straße bis zur Autobahn ist in schlechtem Zustand
- Verkehrsversuche mit geringerer Geschwindigkeit in den Quartieren durchführen
- Im Ortskern wird teilweise bis in die Kreuzungsbereiche geparkt; es wird vorgeschlagen diese Bereiche zu markieren, um das Parken zu verhindern. Das regelwidrige Parken wird auch beobachtet, wenn eingezeichnete Parkflächen noch frei sind
- Fehlende Gehwegabsenkungen an zentralen Kreuzungen im Zentrum, dadurch eingeschränkte Barrierefreiheit. An vorhandenen Gehwegabsenkungen ist das regelwidrige Parken seltener zu beobachten
- Die Ampelphasen für Fußgänger:innen sind teilweise zu kurz. Vor allem Geheingeschränkte können sich bei der Querung unsicher fühlen
- Anforderungsampeln sind in Zentren wie z.B. in Strümp nicht zweckdienlich und sollten ersetzt werden
- Querungssituationen auf der Xantener Straße betrachten, ggf. Zebrastreifen prüfen (tlw. Que- ren bis zu 100 Räder morgens zwischen 7:30 und 8:00)
- Eine direkte Busverbindung nach Osterath fehlt (fährt nur am nördlichen Rand)
- Errichtung von zwei Kreisverkehren an den Knoten Xantener Str. / Schloßstr. sowie Osterather Str. / Schloßstr. in Verbindung mit einem Busumstieg (zwei Haltestellen) zwischen den ver- schiedenen Buslinien in Strümp
- Die Gehwege werden teilweise durch auf ihnen abgestellte Mülltonnen teilweise verengt, dadurch ergeben sich Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr, als auch für die Barrierefreiheit
- Fußgängerüberwege sind teilweise unpraktisch für Radfahrende
- Die Parkplätze am Kindergarten (Straße An der Strempe) könnten als Ergänzung für das Strümp Zentrum dienen und sollten entsprechend ausgewiesen werden
- Am Strümp Schulzentrum gibt es durch einen großen Parkplatz keine großen Probleme (z.B. beim Hol- und Bringverkehr), generell ist eine Entzerrung der Anfangszeiten von unterschiedlichen Institutionen (Schulen, Kitas etc.) sinnvoll um die verkehre zeitlich zu strecken
- Die Gehwege am Kapellengraben sind relativ eng und könnten verbreitert werden

3.6 Rheingemeinden

- Die Parkplatzsituation in den angrenzenden Stadtteilen (Strümp und Lank-Latum) entscheidet zum Teil über die Versorgungswege
- Fehlende direkte/schnelle ÖPNV Anbindung an Düsseldorf; ÖPNV ist auf K-Bahn ausgerichtet und die Buslinien in den Rheingemeinden damit auf Haus Meer (keine direkte Verbindungen). Der Fernverkehr (Osterath oder Düsseldorf Hbf.) sind nur schlecht zu erreichen. Auch die Anbindung an Krefeld-Uerdingen ist verbesserungswürdig.
- Die Haltestellen ‚Hauptstraße‘ und ‚Uerdinger Straße‘ in Lank-Latum sollen zusammengelegt werden
- Die DFI-Anzeigen (dynamische Fahrgastinformation) an den Haltestellen sind nur auf Rheinbahn Busse ausgerichtet. Die Informationen zu Bussen anderer Busunternehmen sind sehr ungenau
- Die Erhöhung des Taktes auf 30 Minuten der Linie 839 war ein guter Anfang, eine höhere Taktung wäre eine größere Verbesserung
- Ilverich ist als Ort eine typische Durchgangssituation, zwischen Langst-Kierst und Ilverich gibt wechseln sich verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen auf kurzer Strecke, höchstens erlaubte 70 km/h würden dort reichen
- Ebenso sollte durchgehen 70 km/h zwischen Nierst und Lank-Latum signalisiert werden
- Tempo 30 Strecken, wie z.B. in Nierst, sind stellenweise zu kurz und sollten verlängert werden. Durch am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge wird trotzdem schneller als 30 gefahren, da die stehenden Pkw schnell passiert werden wollen, um nicht warten zu müssen
- Die Wirtschaftswege zwischen den Rheingemeinden und den anderen Stadtteilen sind teilweise in schlechtem Zustand, auch ist die Einsehbarkeit von Kurven durch Bewuchs stellenweise eingeschränkt
- Der Schwerverkehr (v.a. zum Amazon-Lager in Krefeld) hat deutlich abgenommen
- Es sollte geprüft werden, die Wasserschutzdämme zum Rhein mit Photovoltaik-Anlagen zu bestücken
- Auf dem Damm sowie anderen Straßen kommt es zu Gefährdungen durch hohe Geschwindigkeiten von Rennradfahrenden
- Entwicklung von Standards für Radstrecken mit höheren Geschwindigkeiten
- Neue Parkplätze an der Rheinfähre ziehen mehr Besucher an; die Parkplätze sollen kostenpflichtig werden
- An der Querung des Rheindamms und der Straße ‚Zur Rheinfähre‘ kommt es zu Konflikten, hier könnte eine Markierung helfen

4 Impressionen

Abbildung 1 Impressionen der Stadtteilsparziergänge



Strümp



Lank-Latum



Büderich



Osterath



Quelle: eigene Aufnahme Planersocietät; außer Büderich: Bodo Schmitz

5 Ausblick

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2035+ der Stadt Meerbusch wurden im April und Juni Stadtteilspaziergänge in den Stadtteilen Meerbuschs durchgeführt. Dabei konnten zahlreiche Anregungen und Hinweisen zu unterschiedlichen Aspekten und örtlichen Spezifika gesammelt werden.

Themen, die öfter genannt wurden, sind unter anderem die Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen. Dies gilt sowohl für den Radverkehr, als auch für den ÖPNV. Weiter kam das Thema der Verlängerung der Grünphasen für zu Fuß Gehende in verschiedenen Stadtteilen auf. Hinweise zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr, die sich unterschiedlich ausprägen, wurden ebenfalls in mehreren Stadtteilen angesprochen. Für einige Ortszentren wurde festgehalten, dass die Oberfläche von Wegen und Plätzen (Pflaster) generell und besonders bei schlechtem Wetter einschränkend für den Fuß- und Radverkehr sowie die Barrierefreiheit ist.

Die gewonnenen Informationen werden nun durch das Planungsbüro aufbereitet und fließen in den weiteren Planungsprozess ein. Sie bieten vor allem für die anstehende Maßnahmenentwicklung den ersten wichtigen Baustein. Neben der Entwicklung der Maßnahmen wird zunächst auch die zukünftige Verkehrsverteilung und -belastung im Verkehrsmodell errechnet. Abschließend wird das Handlungskonzept erstellt, welches die Maßnahmen bewertet, priorisiert und in einen zeitlichen Zusammenhang bringt. Weitere Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung werden voraussichtlich im Herbst des Jahres stattfinden.

An dieser Stelle möchte sich die Stadt Meerbusch und die Planersocietät herzlich bei allen Beteiligten für die konstruktiven Diskussionen im Rahmen der Stadtteilspaziergänge zum Moko2035+ bedanken und hoffen auf eine weiterhin rege Beteiligung und Interesse der Bevölkerung.